RELATORIO

DA DIRECTORIA DA

COMPANHIA PAULISTA

APRESENTADO

NA

SESSAO DE ASSEMBLÉA GERAL

DE

29 DE FEVEREIRO DE 1880

S. PAULO
TYPOGRAPHIA DO «CORREIO PAULISTANO»
27—RUA DA IMPERATRIZ—27
1880

Senhores Accionistas

Cumprindo o determinado no artigo 32 dos Estatutos, vem a Directoria da Companhia Paulista apresentar-vos as contas e relatorio do semestre de Julho á Dezembro do anno findo.

Trafego

Conhecereis pelo minucioso annexo sob N.º 1 o que ha com relação ao assumpto, e que o numero de passageiros, que transitou pela linha, foi de 79.253 assim classificados :

De 1.ª classe . .	7.597
De 2.ª classe . .	66.955
De ida e volta . .	4.701
Somma.	79.253

Houve em relação ao semestre anterior uma differença de 2.345 para mais.

As mercadorias, que transitaram pela estrada, pezaram 54.083 toneladas, das quaes foram :

De exportação . . .	39 830
De importação. . .	14.256

Comparados os algarismos acima com os do semestre anterior, se notará que houve uma differença de 12.836 toneladas para mais.

E comparado com o correspondente semestre do anno de 1878, houve uma differença de 5.149 para mais.

A Receita foi de . . .	1,118:167$600
A Despeza foi de . . .	386:426$510
Sendo o saldo de	731:735$090

A relação da Receita para a Despeza é de 34,55 %.
Addicionando ao saldo acima o producto da tabella addiccional e as quantias arrecadadas e despendidas no escriptorio central, o liquido é de Rs. 896:787$983.

Movimento de acções

No semestre de que nos occupamos o movimento de acções foi o seguinte :

Por venda	499
Por caução	2,073
Por herança	1,307
Somma.	3,879

Dividendos

O annexo sob N.° 2 demonstra que o saldo liquido do semestre findo em 31 de Dezembro ultimo é de Réis 879:523$335, do qual devem ser deduzidas as seguintes parcellas :

Taxa addicional de 3 réis por kilo.
Pagamento à Provincia.
Fundo de reserva.

Feitas estas deducções, e as mais constantes da mesma demonstração, resta o saldo liquido de Réis

620:497$680, que, dividido pelo numero de acções dá Rs. 10$120 por acção, que corresponde ao juro de 10.12 %.

De conformidade com o disposto no artigo 54 dos estatutos á vós compete resolver sobre o pagamento deste dividendo, que é o 21.º

A Directoria propõe porém que se pague o dividendo de Rs. 10$000 por acção, reservando a fracção de 120 réis, que no todo importa em Rs. 7:357$680, para auxiliar a despeza com cincoenta waggons já encommendados e de urgente necessidade, pois é insufficiente o nosso trem rodante ante o crescimento do trafego.

Fundo de reserva

O fundo de reserva hoje é formado das seguintes parcellas :

1.008	acções, de que deo conta a Directoria no relatorio anterior, na importancia de . . .	203:265$200
127	acções adquiridas pela applicação das quantias existentes no fundo de reserva . . .	25:426$000
	Quantia destinada para fundo de reserva neste semestre com o capital elevado pela liquidação	
1.135		228:[illegible]91$200

Transporte.	228:691$200
das contas da estrada do Rio Claro	30:000$000
Saldo insufficiente para a compra de uma acção. . . .	24$660
Somma Rs.	258:715$860

Sendo em 1,135 acções. . .	228:691$200
Em dinheiro	30:024$660
Somma Rs.	258:715$860

A Directoria aqui fez uma modificação de contas, destinando o rendimento das acções do fundo de reserva a ir auxiliar tambem a despeza com o augmento do trem rodante de que fallou retro.

Pagamento á Provincia

No semestre de que nos occupamos, a parte, que toca á provincia, como pagamento da divida de garantia de juros, é de Rs. 74.192$040.

Entrando esta quantia para o cofre Provincial, ficará a divida reduzida a somma de 130.897$479.

Pagamento do emprestimo levantado em Londres

Em Agosto do anno proximo passado remetteu a Companhia para Londres a segunda prestação destinada ao pagamento da amortisação, juros e mais despezas feitas com o emprestimo levantado n'aquella Capital na importancia de £ 6.817—10—0—, que ao cambio do dia importou em Rs. 75.227$580, moeda Brazileira. Agora no dia 14 do corrente remetteu se a terceira prestação destinada a pagamento dos juros do semestre na importancia de £ 5,249—9—6—, que ao cambio do dia, 23 1/8, importou em Rs. 54.481$040.

Contabilidade

Está em dia esta parte do serviço como podeis verificar pelos annevos Ns. 3 e 4, e pelos livros, que estão á vossa disposição.

Ramal de Mogy-Guassú

Concluiram-se as obras de construcção da estrada da Cidade de Pirassunuuga ao Porto Ferreira, no Mogy Guassú, e a 15 de Janeiro proximo passado foi essa ultima parte da estrada entregue ao trafego.

O relatorio do Engenheiro Chefe, que encontrareis no annexo n. 5, achareis maiores detalher sobre o objecto.

Prolongamento da estrada para Araraquara

Como vôs'informou a Directoria no ultimo relatorio, a construcção da estrada do Rio Claro à Araraquara foi contractada com o Exm. Governo da Provincia.

Para realisação de seus compromissos, estabeleceu a Directoria tres turmas de engenheiros, que levantassem a planta daquella estrada, trabalho que está quasi terminado.

Maiores detalhes vireis no citado annexo N. 5.

Succede porém que contra o traçado explorado pela Companhia, na parte comprehendida entre o Morro Pellado e S. Carlos do Pinhal, levantou-se uma desarrazoada representação perante o Exm. Presidente da Provincia—; é a que consta do annexo N. 6.

O Governo mandou ouvir a Directoria sobre o assumpto e ella deo a resposta conveniente, que consta do annexo N. 7.

Entretanto haviäo-se terminado as plantas da estrada na parte, que fica entre S. João do Rio Claro e o Morro Pellado.

Na fórma do contracto fez a Directoria subir essas plantas á approvação do Governo em 3 de Janeiro proximo passado.

Respondeu este em data de 14 que em quanto não podesse resolver sobre a questão levantada contra o tra-

çado, na parte, que fica além do Morro Pellado, para o que nomeára uma Commissão de Engenheiros, que désse parecer, não approvaria ás plantas apresentadas, vide annexo N. 8.

Era de grande prejuizo para a Companhia semelhante alvitre, além de ser a infracção do contracto, que permitte a apresentação de plantas por secções de 15 kilometros.

De accôrdo com isto, pedio a Directoria ao Governo que reconsiderasse a materia e o fez pelo officio de 20 de Janeiro aqui annexo em N.º 9.

Ainda não teve resposta !

São estas as noticias que aqui consigna a Directoria, e outras vos serão fornecidas se forem exigidas.

Escriptorio da Companhia Paulista em S. Paulo 17 de Fevereiro de 1880.

A DIRECTORIA :

Dr. Clemente Falcão de Souza Filho,
Presidente.

Martinho da Silva Prado.

Barão de Souza Queiroz.

Visconde de Tres Rios.

Fidencio N. Prates.

ANNEXO N.º 1

Relatorio do Inspector Geral

Illmo. Snr.

No presente relatorio tratarei de fazer um resumo dos principaes acontecimentos havidos durante o semestre findo em Dezembro de 1879, bem assim os devidos quadros de estatistica, afim de que V. S. possa examinal-os e apreciar.

Com reducção de 50 %, no começo de Agosto, a nova tabella de frete sobre generos alimenticios (como milho, feijão, etc.) foi posta em vigor de conformidade com as instrucções de V. S. Sobre a importancia deste abatimento é impossivel dar aqui uma opinião, visto que a execução da tabella só começou depois da colheita dos generos referidos, porém pelas informações que tenho

colhido, estou animado á pensar que o trafego neste ramo será consideravelmente augmentado em consequencia da reducção. Como V. S. sabe, qualquer augmento de trafego nos mezes de Abril á Setembro é de grande vantagem, visto que naquelles mezes o trem rodante é menos empregado.

TRAFEGO

O trafego tem marchado com toda regularidade, embora as vezes com difficuldade, proveniente da grande agglomeração na remessa de café, que neste semestre soffreu no costume, que era de remetter gradualmente durante os mezes de Setembro á Março. Neste, porém, a maior parte foi remettida em tres mezes apenas, em consequencia do seguinte :

1.° bom preço no mercado,
2.° bem estado dos caminhos,
3.° grande augmento de machinas para beneficiar,
4.° maior desenvolvimento de estradas de ferro.

Foi a vista destas causas que procurei de V. S. autorisação para a encommenda de mais vagões, a qual estará realisada antes do começo da colheita de 1880.

Os quadros juntos mostram o movimento de passageiros e mercadorias durante o semestre.

PASSAGEIROS

ANNO E SEMESTRE	SINGELLAS		IDA E VOLTA	TOTAL
	1.ª CLASSE	2.ª CLASSE		
Dezembro-1878.	10 776	63 352	3.003	77.131
Dezembro-1879.	7.597	66.955	4 701	79.253
		Mais em Dezembro de 1879.		2.122

O numero total de passageiros continúa á augmentar, porém os de 1.ª classe com bilhetes singelos tem consideravelmente diminuido ; mas calculando-se os bilhetes de ida e volta como duas passagens cada um, o que realmente é , ver-se-ha que o numero de 1.ª classe é superior no semestre de Dezembro de 1879.

MERCADORIAS

ANNO E SEMESTRE	EXPORTAÇÃO Toneladas	IMPORTAÇÃO Toneladas	TOTAL
Dezembro 1878 ...	35 731	13 206	48.937
Dezembro 1879 ...	39.830	14.256	54 086
Mais em 1879....	4 099	1 050	5.149

RENDIMENTO E DESPEZAS

O quadro mostra que a relação entre as despezas e o rendimento é mais favoravel no semestre de Dezembro de 1879.

RENDIMENTO DO SEMESTRE DE	RENDIMENTO	DESPEZA	PROPORÇÃO
Dezembro-1878. .	1,026:870$130	357:135$823	34.77 %
Dezembro 1879 . .	1,118:161$600	386:426$510	34.55 %
Mais em 1879 . . .	91:291$470	29:290$687	

CONSERVAÇÃO DA VIA PERMANENTE

O numero de kilometros conservados, sem contar os desvios nas estações, foi 202.5.

Nesta repartição muitas modificações tem sido feitas, ora em satisfação das urgentes necessidades, ora afim de alcançar mais economias e segurança para o futuro; assim, afim de esclarecel-os, cumpre-me dividir as obras em diversos paragraphos :

1.° Trilhos.
2.° Dormentes.
3.° Paredes de reforço para pontes e boeiros.
4.° Rectificação no novo canal do rio Tatú.
5.° Alargamento de córtes e vallos.
6.° Cercas.

Sobre :

1.° *Trilhos*—Como V. S. sabe, os trilhos na secção entre Jundiahy e Campinas foram em alguns pontos muito estragados, assim necessitando grande cuidado da parte da conserva afim de evitar desastres por descarrilhamento, por causa do mau estado dos trilhos, ou pelo facto de se estar substituindo os mesmos. Em vista disto, depois de ter communicado com V. S., resolvi tirar estes e assentar os de aço, que foram encommendados para a linha de Porto Ferreira, aonde foram assentados os trilhos de ferro que tirou-se da secção de Jundiahy a Campinas. Este trabalho está acabado nos lugares mais convenientes e onde os trilhos estavam mais estragados. Com esta mudança a Companhia fará uma economia grande, visto que os trilhos velhos pódem durar nove ou dez annos na

linha do Guassú aonde o trafego é muito menor, ao passo que a duração delles não podia ser superior a dois annos na linha entre Jundiahy e Campinas. Quanto aos trilhos de aço, estes devem durar muitos annos, talvez quarenta ou cincoenta, e a conservação da linha com elles será muito mais facil. Embora este serviço tenha sido grande, foi feito todavia pelos empregados da conserva, as despezas não foram augmentadas, e pódem ser comparadas com as do semestre correspondente ao anno de 1878, e assim posso dizer que este é um dos mais importantes melhoramentos que a linha tem realisado, sem gastos extraordinarios para a Companhia.

2.º *Dormentes* — Os dormentes da bitola original não tem durado até agora mais do que cinco annos e em varios lugares tem sido a duração sómente de dois e meio e quatro annos. A vista deste facto, e tambem tendo achado alguns dormentes de bitola muito maior, que foram assentados em 1872, ainda na linha e ainda em bom estado, tenho renovado tados os dormentes com outros de bitola grande, 45 % maior do que os antigos, assim estou certe que em vez de dois e meio para cinco annos de duração, durarão oito á dez annos, que é enorme economia; além disto o preço destes dormentes maiores é inferior ao dos antigos, e a qualidade de peroba escolhida.

3.º *Paredes de reforço e boeiros novos* — As chuvas torrenciaes do começo do anno causaram muitos estragos nas paredes e azas das pontes, muito especialmente entre Limeira e a ponte do Piracicaba, aonde o Tatú é atravessado pela estrada diversas vezes. Assim as pontes nos

kilometros 93, 94, 99 e 100 foram reforçadas dos lados, sujeitos aos estragos das aguas, com paredes grossas de pedras.

Em o kilometro 102, aonde o aterro cedeu, achandose um olho d'agua vindo d'uma camada de pedregulhos sahia no atterro, foi construido um boeiro dé tubos de barro, tambem nos atterros, kilometro 53 e 56 da linha do Guassú que cederam, tambem completei um systema de esgoto e construi boeiros de tubos de barro.

4.° *Rectificação do canal do rio Tatú*—Para livrar os atterros dos estragos produzidos pelas enchentes deste rio, os seguintes desvios foram feitos nos kilometros abaixo declarados.

Numero do kilometro	*Extensão do córte*	*Volume da escavação*	*Total de metros cubicos* Escavação
	metros	metr. cubicos	
98 + 300	46	407	
102	71	930	
102 + 100	47	726	4 646
102 + 950	47	642	
104 + 100	58	1033	
104 + 200	45	908	

5.° *Alargamento de córtes e vallos*—No kilometro 50 da linha do Guassú, que no principio do anno de 1879 quasi foi a causa do fechamento da linha por causa de sua

humidade e sua qualidade de terra que estava sempre escorregando sobre os trilhos ou empurrando os trilhos e dormentes, foi este córte muito alargado, e a terra de baixo dos dormentes substituida por outra de melhor qualidade. Tambem em toda a descida do kilometro 50 á 46 os córtes e atterros foram bastante alargados e os vallos cortados nos lados para esgoto das aguas pluviaes.

6.° *Cercas*—Para a devida segurança da linha contra a entrada dos animaes, que tanto prejuizo causam aos trens, foi construida em varios pontos da linha ao todo cincoenta kilometros de cerca de arame com póstes de ferro. Estes cincoenta kilometros representam sómente o material da cerca de arame occupado, pois grande parte da linha é cercada por si pelos atterros e córtes.

REPARTIÇÃO DA TRACÇÃO

Os devidos reparos na conservação das locomotivas, carros e vagões têm sido feitos de tal maneira que não houve irregularidade com os trens.

O quadro abaixo mostra o termo médio do consumo de carvão, azeite e graxa pelas machinas das diversas classes por kilometro.

Quadro mostrando o termo médio do gasto por machina e por kilometro, de carvão, azeito e cebo, no semestre findo em Dezembro de 1879

N.º das das machinas	*N. de vagões rebocados*	*Carvão em kilos*	*Azeite em galões*	*Cebo em kilos*	*Qualidade do trem*
1 2 3 4	5 1 á 7 2	6.7 á 10.4	.007	.016	Mixtos
5 6 7 8	9.4 á 10.2	17.2 á 19.5	.010	.037	Mercadorias
9 10 11	4 9 á 5.1	7.7	.003	.019	Expressos

Numero de kilometros percorridos pelas machinas queimando lenha sómente . . .	16533
Numero de kilometros fazendo manobra . .	4556
» » » percorridos pelos trens .	188347
	209436

Carvão consumido . . Kilogrammas 1.401640

As machinas da classe 1 á 4 acabaram de passar por alguns melhoramentos nos eixos, de modo que agora pódem correr pelo menos 15.000 kilometros mais antes de serem necessarios concertos geraes. As machinas da classe 5 á 8 que antigamente entravam muitas vezes nas officinas por causa de estragos nos frizos das rodas motrizes foram muitissimo melhoradas, pela addição de duas rodas (pony truk) em frente, as quaes tem facilitado a passagem nas curvas, tanto que agora correm duas vezes mais a distancia antes de ser necessario entrarem nas officinas. A machina N. 13 que foi montada, experimentada, mostra que podemos esperar economias ; o mechanismo da qual sendo o mais moderno, e a qualidade do material não póde ser melhor. O carro do systema «bogie» não tem andado tão bem como era de esperar, porém [illegible] duvido que depois de terem passado por algumas e[illegible] riencias nas officinas será remediado e nada mais exis[illegible] para desejar.

Durente o semestre o machinismo dac officina[illegible] recebeu um augmento de um tôrno grande para roda[illegible] de machinas e vagões, uma machina de aplainar madeira, uma dita para furar madeira, e uma serra para cortar trilhos de ferro. Com esta ultima espero realisar uma economia em cortar os trilhos, que estiverem sómente estragados nas extremidades e assim usando os mesmos para as linhas rectas. Foi construido tambem nas officinas um fôrno especial para a fabrica de molas para locomotivas e vagões.

ANNEXO N. 2

Demonstração do 21º Dividendo

15

TELEGRAPHO

Nesta repartição não houve interrupção sequer alguma, nem de uma hora.

O numero de postes de ferro (trilhos velhos) tem sido augmentado até 110 kilometros.

E' com satisfação que vejo que este systema de empregar trilhos velhos para postes de telegrapho, iniciado nesta linha por mais do que 3 annos, está sendo copiado em todas as estradas da provincia. Todas as batterias são agora do systema «Leclanché» do que resulta grande economia, visto que 20 cellulas deste systema valem 30 do antigo.

ALMOXARIFADO

Nesta repartição existem todos os materiaes necessarios para o custeio da linha e que estão conservados na melhor ordem possivel.

Afim de evitar incendio, os materiaes inflammaveis são guardados em um armazem separado e o armazem principal está seguro contra incendio em uma Companhia na Europa, tambem bicos dagua e tubos estão arranjados de maneira que qualquer incendio será provavel de ser apagado.

OBRAS E ESTAÇÕES

Tenho tirado das «Obras» os boeiros e pontes e tractado dos mesmos de baixo de «Conservação da via permanente».

As estações tem recebido os devidos reparos e as que precisavão, forão pintadas. Na estação de Campinas o alpendre foi prolongado afim de que os passageiros pos-

são entrar ou sahir dos trens sem se molharem ; assi
tambem foi collocado fora do vestibulo, dando assim ma
espaço para o movimento dos passageiros, o escriptori
para despacho de bagagem. Tambem foi arranjado n'um
quarto grande dentro do edificio dos viajantes, um restau
rante.

CONTADORIA

Toda a escripturação está em dia, e a fiscalisaçã
dos interesses da Companhia, nas estações, tem sid
rigorosa, nada deixando á dezejar.

Tenho de agradecer a maior cortezia nas relaçõe
com as outras Companhias bem assim o zelo mostrad
pelos chefes das repartições.

E' o que tenho a levar á appreciação de V. S.

Illm. Sr. Dr. Clemente Falcão de Souza Filho,
Muito Digno Presidente da Directoria da
Companhia Paulista.

Campinas, 14 de Fevereiro de 1880.

Walter J. Hammond,

Inspector Geral.

Demonstração do 21.º dividendo aos accionistas da estrada da Companhia Paulista

Saldo demonstrado no balancete da receita e despeza relativo ao semestre findo em 31 de Dezembro do anno de 1879	879:523$335	Importancia destinada ao pagamento do 21.º dividendo (10$120 por acção, ou 10,12 %) . .	620:497$680
Importancia indivisivel no semestre anterior. .	278$155	Quota-parte da Provincia pelo excesso de 8 % do rendimento da linha no semestre de Julho a 10br.º findo .	74 192$040
Idem sujeita a liquidação no mesmo semestre .	16:986$493	Importancia destinada ao fundo de reserva . .	30:000$000
		Idem idem á amortisação da divida da Companhia .	157:278$290
		Idem sujeita a liquidação no referido semestre .	14:453$143
		Idem indivisivel que passa para o 22.º dividendo .	366$830
	896:787$983		896:787$983

Escriptorio Central da Companhia Paulista, em S. Paulo, 29 de Fevereiro de 1880.

Gabriel Nunes Ramalho

Guarda-Livros.

17 17

ANNEXO N. 3

Balanço do semestre de Julho a Dezembro de 1879

Balanço relativo ao semestre de Julho á Dezembro de 1879

ACTIVO

ACÇÕES A' EMITTIR Importe das mesmas	. .	2,861:600$000
CONSTRUCÇÃO DA LINHA, e despezas accessorios, etc.		
Gastos feitos com :		
Encorporação da Companhia	978$540	
Moveis e utensis	11:695$280	
Instrumentos e ferramentas	11:101$660	
Cessão de privilegio	40:005$000	
Obras de construcção	8,605:696$878	
Material fixo	2,856:334$004	
» rodante	749:662$509	
Telegrapho	44:131$942	
Diversos materiaes.	68:018$129	
Juros, commissões e descontos	684:633$338	
Compra de animaes	120$000	13,062:377$280
DEMANDA COM OS EMPREITEIROS Gastos com a mesma	62:127$462	
AGIO Pelo que foi votado pela assembléa geral de accionistas	1,250:000$000	1,312:127$462
RAMAL PARA O BETHLEM Gastos feitos com o mesmo	15:428$893	
PROLONGAMENTO A ARARAQUARA Idem idem	26:878$103	42:306$996
INAUGURAÇÃO Gastos verificados	. .	3:387$125
GARANTIA DE JUROS Recebido da Provincia	. .	205:089$513
ACÇÕES DA COMPANHIA Importancia de 1,135 acções representando parte do fundo de reserva	. .	228:692$600
MATERIAES PARA CUSTEIO Importe dos existentes no Almoxarifado	. .	115:607$192
CAIXA FILIAL DO BANCO DO BRAZIL Saldo em conta corrente.	. .	55:438$397
DIVERSOS DEVEDORES Saldo em mão de diversos.	. .	597:183$474
CAIXA Saldo existente	. .	317:938$296
	S. E. ou O.	18,801:748$335

PASSIVO

CAPITAL 75,000 acções de 200$000 rs. cada uma	. .	15,000:000$000
EMPRESTIMO EMITTIDO Valor do mesmo	1,652:163$205	
LUCROS E PERDAS Saldo desta conta	24:096$007	1,676:259$2[illegible]
ACCIONISTAS Agio não reclamado	107:960$000	
DIVIDENDOS Pelos que não foram recebidos.	41:902$661	
CONTAS CORRENTES Saldo desta conta.	14:743$538	164:606$199
THESOURO PROVINCIAL Saldo a seu favor.	205:089$519	
IMPOSTO DE TRANSITO Saldo desta conta.	63:549$201	268:638$720
CAUÇÕES Prestadas por diversos empreiteiros	. .	11:137$411
FUNDO DE RESERVA Importancia que constitue o mesmo	. .	228:717$260
RECEITA GERAL Saldo liquido da receita e despeza da linha conforme o balancete deste semestre . . 879:523$335 Receita por liquidar no semestre anterior 17:264$648	896:787$983	
RECEITA ESPECIAL Proveniente da taxa addicional	475:108$185	1,371:896$168
DIVERSOS CREDORES Saldo a favor de diversos	. .	80:493$365
		18,801:748$335

Escriptorio Central da Companhia Paulista em S. Paulo, 29 de Fevereiro de 1880.

GARBIEL NUNES RAMALHO, Guarda-Livros.

ANNEXO N.º 4

Balancete do semestre de Julho a Dezembro de 1879

21

Balancete da Receita e Despeza liquida da Estrada de Ferro da Companhia Paulista no semestre de Julho á Dezembro de 1879

RECEITA			IMPORTANCIA	TOTAL
Passageiros	1.ª Classe	7,597		
	2.ª »	66,955		
	Ida e volta	4,701		
		79,253	208:544$290	
Encommendas e bagagens			11:239$310	
Animaes			7:917$650	
Telegrapho			8:074$450	
Mercadorias	Toneladas	54,086	867:201$210	
Armazenagem			744$820	1,103:721$730
Percentagem pela arrecadação de impostos			7:079$160	
Aluguel de Estação			2:400$000	
» » casas			606$000	
Uso de zona privilegiada			1:500$000	
Receitas diversas			2:854$710	14:439$870
Taxa addicional				157:278$290
				1,275 439$890

DESPEZA		IMPORTANCIA	TOTAL
Conservação da linha	Demonstração —A—	167:512$717	
Tracção	» —B—	92:116$408	
Trafego	» —D—	70:970$765	
Administração e despezas diversas	» —E—	24·630$186	
Reparos de carros e wagons	» —C—	25:678$949	
Escriptorio central	» —F—	10:502$110	
Aluguel de wagons		1:077$460	
» e custeio da Estação de Jundiahy		3:427$960	395:916$555
SALDO			879:523$335
			1,275:439$890

Demonstrações a que se refere o Balancete supra

Demonstração A — Conservação da linha e suas dependencias

Administração		14:658$247
Conservação e renovação da via permanente:		
Pessoal	93:356$810	
Material	45:558$260	138:915$070
Reparos de estradas, pontes, signaes e obras		1:827$800
Reparos de estações e mais edificios		12:111$600
		167·512$717

Demonstração B — Tracção

Administração		10:017$223
Despezas das locomotivas em serviço:		
Pessoal	13:102$900	
Carvão e lenha	42:637$200	
Agua	1:350$000	
Azeite, sebo e outros materiaes	8:046$900	65:137$000
Reparo e renovação:		
Pessoal	12:613$750	
Material	4:348$435	16:962$185
		92:116$408

Demonstração C — Reparo e renovação de carros e wagons

Carros:		
Administração		10:797$460
Pessoal	2:467$160	
Material	661$147	3:128$307
Wagons:		
Pessoal	7:344$810	
Material	4:408$372	11:753$182
		25:678$949

Demonstração D — Trafego

Pessoal	51:677$320
Azeite, graxa, e outros materiaes, fardamento, impressos, papelaria e bilhetes, encerados, cabos, etc.	19:293$445
	70:970$765

Demonstração E — Administração

Inspectoria Geral, Secretaria, Contadoria, Pagador e Escripturarios	8:188$300
Telegrapho	11:403$146
Almoxarifado	3:173$400
Despezas dos escriptorios	1:865$340
	24:630$186

Demonstração F — Escriptorio Central

Pessoal	7:800$000
Transporte e estada do mesmo	101$000
Aluguel de casa	600$000
Impressões, annuncios, concertos e despezas miudas	2:001$110
	10:502$110

Escriptorio Central da Companhia Paulista, em S. Paulo, 29 de Fevereiro de 1880.

GABRIEL NUNES RAMALHO - Guarda-Livros.

ANNEXO N.º 5

Relatorio do Engenheiro Chefe

COMPANHIA PAULISTA

Escriptorio Technico. Pirassununga, 12 de Fevereiro de 1880.

Illm. Sr.

Tenho a honra de offerecer á consideração de V. S. o seguinte relatorio do serviço á meu cargo.

Linha do Mogy-Guassú

Foram concluidas as obras do leito da estrada na parte que vão desta cidade ao Porto Ferreira e feito o assentamento de trilhos abriu-se ao frafego esta ultima parte da estrada em 15 de Janeiro proximo passado.

24

As obras d'arte são as seguintes : a ponte do Santa Rosa, um 10^m,00 devão e vigamento de chapa de ferro ; o pontilhão do Laranja Azeda com 5^m,00 de vão e vigamento de trilhos ; o boeiro de arco sobre o ribeirão do Pimenta, com 1^m,00 de vão ; um boeiro duplo, de 0^m,80 ; 19 singelos, de 0^m,60 á 0^m,40 de vão : e 4 passagens amcricanas.

No alinhamento da estrada nota-se uma grande recta de 6370^m,00 de extensão (campo da Boa Vista).

Os quadros ns. 1 e 2 mostram as quantidades e custo das obras feitas na preparação do leito.

A construcção do leito da estrada desde Cordeiro até o ponto terminal fica dentro da respectiva quota do orçamento—a mais sujeita á variações na execução—e tendo se realisado consideravel economia principalmente no custo da via permanente, alem de outras, resulta dahi que toda a estrada fica sensivelmente mais barata que o orçamento.

Está em andamento a medição final das obras do leito na parte ultimamente concluida.

Fizeram-se 4266 braças de vallos para fecho da linha.

No ponto terminal construiu-se o armazem de mercadorias.

Tendo ajustado as bases de acquisição do terreno adjacente, afim de facilitar o estabelecimento de casas de commissão e outras, traçou-se a primeira rua e nella já tem se estabelecido e estão se estabelecendo alguns commissarios e outros moradores.

Fez-se o projecto da ponte sobre o Mogy-Guassú em frente á estação e espero construil-a no corrente anno.

Prolongamento da Linha do Rio-Claro

Na parte que vae do Rio Claro ao Morro Pellado concluiram-se os planos, com as mesmas condições technicas observadas desde Jundiahy, a saber: minimo raio de curvatura 300 metros e declividade maxima 2 por cento.

A extensão é de 38 kilometros, abrangendo toda a 1.ª secção (k24,500) e parte da 2.ª (k13,500).

Na 1.ª secção procedeu se á locação, trabalho que está quasi concluido.

Na 2.ª secção está se experimentando uma variante com o fim de galgar o chapadão por meio de um outro braço do Cabeça, que se for praticavel dará em resultado certo encurtamento de distancia.

Na parte que vai do Morro Pallado a S. Carlos do Pinhal, e que comprehende o restante da 2.ª secção e toda a 3.ª, concluiram-se os estudos de campo com a extensão de 35 kilometros sujeitos á pequena modificação no projecto.

Fez-se tambem um ligeiro reconhecimento das posições de Brotas, Dous Corregos e Jahú, em relação ao traçado.

Está-se organisando o projecto e acha se elle feito até a fazenda do Pinhal, denotando muita facilidade de construcção e excellentes condições technicas—grandes alinhamentos rectos e poucas curvas, sendo ellas de grandes raios.

A linha estudada incluia-se á esquerda para seguir a serie de valles continuos e aproveitar aos florescentes municipios de Brotas, Dous Corregos e Jahú, alem de importantes bairros do de S. Carlos, e chega a esta villa proximamente com a mesma distancia do traçado Pimenta Bueno.

O traçado pelo Morro Pellado representa uma ideia pleiteada pela Companhia Paulista em contra posição á do governo e daquelles que pretendiam a concessão do prolongamento pelo traçado Pimenta Bueno. A companhia a custo obteve do governo concessão para fazer o prolongamento pelo Morro Pellado, sem garantia de juros, e realisando este traçado a mesma distancia que o outro, para S. Carlos do Pinhal, parecia que nada mais haveria ainda a oppor se-lhe.

Os Exms. Visconde do Rio Claro e Barão do Pinhal representaram ao governo contra o traçado estudado entre o Morro Pellado e S. Carlos e indicaram dous outros aos quaes entendem que a companhia é obrigada a singir-se —um pelas cabeceiras das Cobras, outro pelas do Lageadinho.

Suppondo-se que, em boa fé, a comparação de distancia deve ser feita em referencia á do traçado Pimenta Bueno (k73,200), houve engano, seguramente, no computo da distancia desenvolvida pelo traçado da Companhia, que carecia ter k83,100 á k86,400 para onerar á producção de S. Carlos, Araraquara, etc. : com 30 á 40 réis mais por arroba, pelo excesso de 1 1/2 á 2 leguas de distancia.

Da representação deprehende-se que o traçado do Lageadinho pretende encurtar sobre ao da Companhia k13,200 (2 leguas) e o da cabeceira das Cobras, que é mais inclinado para o Cuscuseiro, k9,900 (1 1/2 leguas).

Conforme já informei, é impossivel encurtar se por qualquer traçado entre o Morro Pellado e S. Carlos, k13,200 ou k9,900 sobre o da companhia, pois seria preciso deslocar a villa de S. Carlos para mais perto do Morro Pellado ou vice-versa.

Tambem infere-se que o traçado da cabeceira das Cobras é mais longo que o do Lageadinho k3,300 (1/2 legua).

Deus guarde a V. S.

Illm. Sr. Dr. Clemente Falcão de Souza Filho,
Muito Digno Presidente da Directoria da
Companhia Paulista de estradas de ferro
do Oeste.

Francisco Lobo Leite Pereira,
Engenheiro Chefe.

N.° 1

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE F[illegible]O D'OESTE

Linha do Mogy-Guass[illegible]

Quadro das quantidades de obras feitas na preparaçã o do [illegible] até 31 de Dezembro de 1879

TRECHO QUE VAI DE PIRASSUNUNGA [illegible]OGY-GUASSU'

DIVISÕES DA LINHA	NOMES DOS EMPREITEIROS	Trabalhos preparatorios				Movimento de terras					Obras d'arte								
		ROÇADAS EM		DESTOCAMENTO	TOTAL	TERRA	PIÇARRA	PEDRA SOLTA	PEDREIRA	[illegible]	DRAIN	ALVENARIAS							TOTAL
		CAPOEIRÃO	MATTA VIRGEM									CANTARIA	APPARELHO	ORDINARIA	LAJÕES	PEDRA SECCA	TIJOLO	CONCRETO	
		m2	m2	m2	m2	m3	m3	m3	m3	[illegible]3	m3	m3	m3	m3	m3	m3	m3	m3	m3
2.ª Secção	Antonio Teixeira da Silva.	18000	400	1133	19533	41020,70	1741,00	— —	— —	[illegible]61,70	78,320	6.038	13,808	711,180	20,210	266,980	4.810	0.508	1101,854
	Angelo Fenili.	46020	11850	3547,5	61417,5	50300,16	3227,30	— —	— —	5[illegible]27,46	— —	37,994	50,476	493,780	28,190	175,620	53.510	6 320	845,890
	Somma.	64020	12250	4680,5	80950,5	91320,86	4968,30	— —	— —	96[illegible]9,16	78,320	44,032	64,284	1204,960	48,400	442,600	58 320	6.828	1947,744

Pirassununga, 12 de Fevereiro de 1880.

Alberto Lofgren.

(Ao annexo n. 5)

27

DIVISÕES DA LINHA	NOMES DOS EMPREITEIROS	Trabalhos	
		ROÇADAS EM	
		CAPOEIRÃO	MATTA VIR
2.ª Secção	Antonio Teixeira da Silva. .	288$000	12$80
	Angelo Fenili. . . .	736$320	379$20
	Somma:	1:024$320	392$00

Pirassununga, 12 de Fevereiro de 1880.

(Ao annexo n. 5)

28

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO D'OESTE

Linha do Mogy-Guassú

Quadro do custo das obras feitas na preparação do leito até 31 de Dezembro de 1879

TRECHO [illegible] VAI DE PIRASSUNUNGA AO MOGY-GUASSU'

[illegible]reparatorios		Movimento de terras						Obras d'arte									
DESTOCAMENTO	TOTAL	TERRA	PIÇARRA	[illegible]A	PEDREIRA	TOTAL	DRAIN	ALVENARIAS: CANTARIA	APPARELHO	ORDINARIA	LAJÕES	PEDRA SECCA	CONCRETO	TOTAL	OBRAS DIVERSAS E EXTRAORDINARIAS	IMPORTANCIA TOTAL
253$792	554$592	29:495$936	1:867$763	— —	— —	31:363$704	352$781	229$406	432$988	14:255$568	265$363	2:563$576	16$256	18:257$410	949$819	51:12[illegible]
794$640	1:910$160	34:017$155	3:29[illegible]2	— —	— —	37:308$477	— —	1:518$12[illegible]	1:302$775	10:768$720	389$018	1:953$860	203$200	18:387$379	1:558$867	59:16[illegible]
1:048$132	2:464$752	63:513$091	5:159$090	— —	— —	68:672$181	352$781	1:747[illegible]	[illegible]35$763	25:024$288	654$381	4:517$436	219$456	36:644$789	2:508$686	110:29[illegible]

Alberto Lofgren.

ANNEXO N.º 6

Representação feita contrá o traçado da estrada além do Morro Pellado

Illm. Exm. Sr. Presidente da Provincia.

O Visconde do Rio-Claro, e o Barão do Pinhal, abaixo assignados, tendo requerido privilegio para a construcção de uma linha ferrea de S. João do Rio-Claro á S. Bento de Araraquara, passando por S. Carlos do Pinhal, e pelo traçado—Pimenta Bueno, conjunctamente com outros cidadãos, e sendo preferidos pela Companhia Paulista que celebrou com V. Ex., em virtude do Aviso do Governo Imperial de 21 de Maio do corrente anno, o respectivo contracto, obrigando-se dita companhia a construir a referida estrada pelos pontos obrigados—Morro Pellado e S. Carlos do Pinhal—, mas com a clausula expressa de af-

fastar-se o novo traçado o menos que fosse possivel do que fôra levantado pelo engenheiro Pimenta Bueno, e conseguintemente devendo procurar encontrar-se nesta linha, logo que passasse o—Morro Pellado, vem sujeitar á illnstrada consideração de V. Ex. algumas razões em opposição aos estudos feitos pela dita companhia, que, em sua humilde opinião apartam-se das disposições do contracto, e muito prejudicam a lavoura de toda a zona agricola que a estrada devia interessar, sendo parte do municipio do Rio Claro, todos dos municipios de São Carlos, Araraquara, Jaboticabal, e da região correspondente, e assim procedem levados pelos mesmos motivos que os induziram a requerer aquelle privilegio.

Conhecida a linha—Pimenta Bueno—e o terreno intermediario entre ella e o—Morro Pellado—parecia-lhes inconsestavel que, em observancia do contracto, o novo traçado, a partir do dito—Morro Pellado—necessariamente devia encontrar-se no do engenheiro Pimenta Bueno no lugar denominado—Matto da Laranja azêda—quasi que em lidha recta, e entretanto que, segundo as explorações feitas e conhecidas, a nova linha, em vez de aproximar-se deste ponto fatalmente determinado pela natureza e condições do terreno, e pelo objectivo da estrada, delle se affasta e se aproxima da villa de Brotas com uma enorme curva, de modo que este maior e desnecessario desenvolvimento importa mais 1 1/2 a 2 legoas de prolongamento da linha, que não importaria, se partindo do Morro Pellado—procurar as cabeceiras das—Cobras—ou as do—Lageadinho—e fôr ao mencionado—Matto da laranja azêda, aproximando-se então, e bifurcando-se na linha—Pimenta Bueno—como determinou o

já citado aviso de 21 de Maio, e ficon consignado no referido consignado no referido contracto, com o desvio o mais curto que é possivel fazer-se, sem que para isto seja preciso attingir maior declividade, ou contrariar as curvaturas dos raios permittidos no mesmo contracto, e só assim e por este modo, ficará satisfeita a justa exigencia do governo de affastar-se o novo traçado o menos que fosse possivel do traçado—Pimenta Bueno. A linha que partir do—Morro Pellado—e passar pelas referidas cabeceiras, procurando o matto da —Laranja azêda—, já por ser muito mais curta, e já por atravessar campos totalmente descobertos, com ausencia absoluta de obras de arte, torna se incontestavelmente muito mais barata que a linha projectada em exploração.

Se, porém, os abaixo assignados, ainda consideram o traçado que ora se offerece em frente do interesse publico que se prende á lavoura da zona interessada, aproximando-se elle do importantissimo bairro do —Cuscuzeiro— concluem tambem que assim será facil, e mais barata exportação á uma producção presentemente superior a 80 mil arrobas de café, ao passo que a linha projectada, fugindo completamente desta zona, sem compensação alguma por cahir em um campo aberto affastado da lavoura dos municip os visinhos, só lhe poderá das uma estação no Morro Pellado a tres leguas de distancia, sem que por isso melhore a posição actual dos respectivor lavradores, que em taes casos preferirão a da cidade do Rio Claro, além de sobrecarregar a producção de São Carlos do Pinhal, Araraquara, Jaboticabal até Sant'Anna de Parnahyba com 30 a 40 réis mais por arroba pelo maior desenvolvimento na linha. Nestas circumstancias,

3

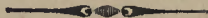
os abaixo assignados, tudo confiando á V. Ex. que tem sido o propugnador incansavel deste notavel melhoramento, e a sua mais solemne garantia, pedem a V. Ex.:

Primeiro—que não seja approvado o traçado projectado pela Companhia Paulista, do Rio Claro á S. Carlos do Pinhal, sem que antes seja examinado por um engenheiro de confiança de V. Ex.

Segúndo—que igualmente seja estudado o traçado que ora se offerece, a partir do —Morro Pellado— com o seu objectivo no matto da —Laranja Azêda— passando pelas cabeceiras das —Cobras— ou do —Lageadinho— propondo-se os abaixo assignados a levantar a respectiva planta;

Terceiro finalmente que seja considerada como primeira secção, não só para os actos de approvação, como de construcção, toda a linha intermediaria entre Rio Claro e S. Carlos do Pinhal. E só assim será satisfeito o mais justo reclame que se póde fazer, qual seja aquelle que ora fazem os abaixo assignados, confiados absolutamente na illustração e independeucia que hão caracterisado a patriotica administração de V. Ex. que tão sinceramente tem apoiado, e que com lealdade continuam a apoiar. Portanto esperam de V. Ex. que serão attendidos tanto quanto o devem ser, em nome da justiça e do interesse publico.

Deus guarde a V. Ex.

Visconde do Rio-Claro.
Barão do Pinhal.

ANNEXO N.º 7

Sustentação do traçado da Companhia quánto a estrada além do Morro Pellado

COMPANHIA PAULISTA

Escriptorio Central, S. Paulo, 10 de
Dezembro de 1879.

Illmo. e Exmo. Snr.

Accuso o recebimento do officio de V. Ex. datado de 19 de Novembro proximo passado, o qual cobria uma representação do Visconde do Rio Claro e Barão do Pinhal, contra o traçado explorado na parte que vae do Morro Pellado á S. Carlos, e sobre a qual passo a dar as seguintes informações :

A representação procura basear-se na clausula 1.ª do contracto, em virtude da qual o traçado da estrada de ferro na secção, que vae do Rio Claro a São Carlos, passando pelo Morro Pellado, deve afastar-se o menos possivel do traçado Pimenta Bueno.

Na citação desta clausula, os reclamantes accrescentam como corollario—que o novo traçado devia procurar encontrar-se naquelle outro logo que passasse o Morro Pellado.

Ora isto não é exacto.

Sabendo-se, como sabia-se, que o traçado Pimenta Bueno passava pelo Cuscuseiro, e que a distancia deste ponto ao Morro Pellado é de tres leguas ao lado, como pretender que o novo traçado, tocando em um ponto tão diverso, fosse encontrar o primeiro logo que passasse esse ponto ? !...

A verdade é que o contracto cogitava de traçado inteiramente novo desde o Rio Claro até S. Carlos, porque pela clausula 11.ª a Companhia ficou dispensada de fazer estudos de S. Carlos a Araraquara, por estarem feitos pelo governo (traçado Pimenta Bueno): e pela clausula 12.ª fica bem expresso que o novo traçado esteade-se até S. Carlos, sendo para a secção do Rio Claro *até S. Carlos* que a Compauhia tem de apresentar projecto novo.

Logo não era obrigada a encontrar o traçado Pimenta Bueno antes de S. Carlos. Poderia fazel-o se fosse conveniente.

E' bom esclarecer a verdadeira significação desta clausula.

Qualquer traçado que, partindo do Rio Claro, tenha

por objectivo S. Carlos do Pinhal, hade atravessar o macisso orographico, que divide a bacia do Piracicaba da do Jacaré, porque Rio Claro está na primeira bacia e S. Carlos na segunda.

Este macisso apresenta uma garganta na principal cabeceira do Corumbatahy (Cuscuseiro) e diversas outras nas cabeceiras do Cabeça (Morro Pellado).

O Morro Pellado é um pico inaccessivel que deu nome ao lugar, e que nem um interesse offerece ao traçado de uma estrada de ferro nem mesmo de rodagem.

Mas apresenta na base duas gargantas, uma á direita (lado do Cuscuseiro) outra á esquerda (lado do Itaquery), além de outras ainda mais á esqaerda.

No traçado Pimenta Bueno o Cuscuseiro representa ou determina o maximo afastamento á direita sobre o rumo directo do S. Carlos.

No novo traçado o Morro Pellado representa ou determina o maximo afastamento á esquerda.

Pois bem: na passagem do Morro Pellado, o contracto obriga-nos a tomar a garganta, que menos se afaste do traçado Pimenta Bueno, ou do rumo directo; e foi o que fizemos: adoptamos a garganta da direita.

Isto tem significação: se passassemos nas gargantas da esquerda, a linha poderia ficar onerada com excesso de percurso: e, passando o mais possivel á direita, reduzimos o desvio sobre o rumo directo.

Note-se tambem que a clausula não se refere particularmente á parte, que vae do Morro Pellado a São Carlos, e sim a toda a secção do Rio Claro á S. Carlos.

Se porém quizermos applical-a especialmente a essa parte, cahimos no vago e no absurdo: pódem pretender

uns que façamos traçado pelo Lageadinho ou Mina, outros pela cabeceira das Cobras, ou capão das Fructas ; pódem pretender tambem que sejamos obrigados a procurar o traçado Pimenta Bueno logo que passarmos o Morro Pellado ; finalmente pódem querer que a Companhia vá do Morro Pellado ao Cuscuseiro para depois seguir a S. Carlos, porque contra tudo isso não ha nada que determine o grau de impossibilidade.

Se fosse possivel entrar o absurdo nos intentos da Companhia, poderia ella propria querer ir do Morro Pellado ao Cuscuseiro, de passagem para S. Carlos, e o governo seria por sua parte obrigado a aceitar.

O interesse publico estaria no vago: á mercê talvez da vontade desencontrada de cada um.

A clausula tomada no sentido litteral não póde, pois, ter applicaçno a cada ponto ou trecho do novo traçâdo, nem haveria razão alguma para isso. Seria difficil indicar o ponto de conveniencia publica nesta questão.

Ha entretanto uma circumstancia. Do lado do traçado Pimenta Bueno existe o bairro do Cuscuseiro, cuja lavoura poderia ficar um pouco mais favorecida, se o traçado do Morro Pellado a S. Carlos se inclinasse desse lado.

Mas então trataa-se-hia do interesse local, interesse de uma familia, que por mais importante que seja, não póde nem deve sujeitar o interesse geral.

E perante o contracto não ha duas partes verdadeiramente oppostas : o governo é o representante do interesse geral, e por seu lado a Companhia Paulista é uma empreza essencialmente abraçada e identificada a esta causa.

A mencionada clausula do contracto, pelo seu ca-

racter geral, tem pois toda a applicação na passagem do Morro Pellado e significa uma restricção do desvio geral do novo traçade sobre o rumo directo, deixando entretanto de vigorar nos trechos parciads da linha.

Se parém quizer attribuir-se-lhe alguma significação em referenoia ao trecho em questão, não póde passar desta :—attenda-se o interesse do Cuscuseiro quanto fôr possivel, sem prejuizo do interesse geral—; o que subordina-se a esta outra:—a linha do Morro Pellado a S. Carlos deve ser traçada segundo as exigencias do terreno e tendo em vista a maior somma de interesse geral; e é nestas idéas que tem sido guiados os estudos.

*
* *

Dando as razões em opposição ao traçado da Companhia, os reclamantes são de parecer que, conhecida a linha Pimenta Bueno, e o terreno intermedierio entre ella e o Morro Pellado, o novo traçado, a partir deste ponto, « devia necessariamente encontrar-se no outro « no lugar denominado—Mato da Laranja Azeda—quasi « que em linha recta ; » e mais adiante dizem que « este « ponto é fatalmente determinado pela natureza e con- « dições do terreno e pelo objectivo da estrada. »

Se as cousas fossem assim, seria de admirar que no contracto não se tivesse fixado o Mato da Laranja Azeda como ponto obrigado !...

Antes de S. Carlos do Pinhal o terreno offerece como ponto obrigado o alto do Pinhal na cabeceira das Antas, tanto para o novo traçado como para o do engenheiro Pimenta Bueno ; e na altura do Mato da Laranja

Azeda passamos por uma zona mais directa em busca da cabeceira das Antas do que se passassemos no referido mato.

Este ponto, e muitos outros, pódem ser fatalmente determinados pela natureza e condições do terreno e pelo objectivo da estrada que passasse no Cuscuseiro, como foi estudada pelo engenheiro Pimenta Bueno, mas é alheio ao traçado que oassa pelo Morro Pellado.

Não sei se o Mato da Laranja Azeda fica pouco ou muito afastado do rumo directo do Morro Pellado a São Carlos, mas está claro que vem mencionado na representação para fazer crêr que daria um traçado directo e curto, quando na realidade o interesse da questão, que se levanta, está na curva que desejam fazer à direita, antes do Mato da Laranja Azeda, para aproximar-se ao Cuscuseiro, passando pela cabeceira das Cobras e por terrenos improprios para um bom traçado.

Ainda que o referido mato estivesse na linha recta e o terreno permittisse um traçado tambem em linha recta do Morro Pellado a esse ponto, nem por isso se evitaria a questão vertente.

O Mato da Laranja Azeda entra aqui na realidade como Pilatos no Credo, e apparentemente para inculcar um facto illusorio.

*
* *

Os reclamantes accusam que, em vez de aproximar-se deste ponto *fatalmente determinado pela natureza etc., a nova linha delle se afasta e se aproxima da*

villa de Brotas com uma enorme curva, de modo que este maior desenvolvimento importa mais 1 1/2 a 2 leguas de prolongamento da linha, que não importaria, se partindo do Morro Pellado procurar as cabeceiras das Cobras ou as do Lageadinho, e fôr do mencionado Mato da Laranja Azeda aproximando-se então e bifurcando se na linha Pimenta Bueno, como determinou o já citado Aviso de 21 de Maio e ficou consignado no referido contracto, com o desvio o mais curto que é possivel fazer-se, sem que para isto seja preciso attingir maior declividade ou contrariar as curvaturas dos raios permittidos no mesmo contracto, só assim e por este modo ficará satisfeita a justa exigencia do governo de afastar-se o menos que fosse possivel do traçado Pimenta Bueno.

E' verdade que a nova linha, em vez de passar pelos pontos indicados, delles se afasta e se aproxima da villa de Brotas, com uma curva fatalmente determinada pela natureza na configuração do terreno e disposição dos seus accidentes: mas esta curva não é enorme, nem produz maior e necessario desenvolvimento de mais de 1 ½ a 2 leguas de prolongamento da linha.

No traçado do Morro Pellado a S. Carlos, ou antes ao alto do Pinhal, seguimos a unica directriz, que depara com uma serie de valles ligados entre si, a saber;—Agua Branca—confluente do Itaquery,—este confluente do Lobo—este confluente com o Pinhal e só no alto do Pinhal transpomo-nos para um valle diverso as aguas do Monjolinho, em cuja bacia se acha a villa de S. Carlos.

Qualquer outro traçado encontra numerosos e importantes accidentes, por ser o terreno em geral alto e

cortado de valles profundos, o que produz difficuldades de construcção, recurvamento da linha, irregularidade do perfil e alongamento do traçado.

Seguindo o traçado dos valles, obtemos as melhores condições de alinhamento e perfil, e facilidade de construcção sem alongar a linha em relação a qualquer outro traçado ; porque produz muito maior alongamento a serie de curvas e sinuosidades determinadas pela irregularidade do terreno e pela necessidade de crear desenvolvimento para as subidas e descidas nos valles transversaes, do que uma curvatura geral do traçado feito em condições regulares de alinhamente sem tantas curvas e sinuosidades.

Pela planta do novo traçado, e independente de outros estudos, provar-se-ha que a nova linha não produz augmento de 1 ½ a 2 leguas em relação a qualquer outra entre o Morro Pellado e S. Carlos, e, pelo contrario, é uma das mais curtas que se pódem obter pela sua grande irregularidade de alinhamentos, sendo IMPOSSIVEL haver traçado que possa encurte 1 ½ ou 2 leguas em relação ao nosso.

As condições do terreno indicam que os traçados inculcados na representação (são dous) terão o mesmo senão maior desenvolvimento de distancias ; mas se o nosso fosse alhum tanto mais longo, ainda assim seria preferivel por suas melhores condições technicas e por servir a maior somma de interesses geraes.

E' bom consignar que o nosso menor raio de curvatura é muito maior que o permittido no contracto.

Continuam os reclamantes :

A linha que partir do Morro Pellado e passar pelas referidas cabeceiras, procurando o Mato da Laranja Azeda, já por ser muito mais curta e já por atravessar campos totalmente descobertos com ausencia absoluta de obras d'arte, toona-se incontestavelmente muito mais barata que a linha projectada em exploração.

Custa a crêr como se póde avançar semelhante proposição contraria a todas as indicações do terreno !

Mas, se é vantagem atravessar campos totalmente descobertos, o nosso traçado tem a vantagem de passar em solo dessa natureza como adiante declaram.

Se, porém, os abaixo assignados ainda consideram o traçado que ora se offerece em frente do interesse publico, que se prende a lavoura da zona interessada rproximando-se elle do importantissimo bairro do Cuscuseiro, concluem tambem que assim dará facil e mais barata exportação a uma producção presentemente superior a 80 mil arrobas de café, ao passo que a linha projectada, fugindo completamente desta zona sem compensação alguma por cahir em um campo razo afastado da lavoura dos municipios visinhos, só lhe poderá dar uma estação no Morro Pellado, a tres leguas de distancia, sem que por isso melhore a posição actual dos respectivos lavradores, que em taes casos preferirão a da cidrde do Rio Claro, além de sobrecarregar a producção de S. Carlos do Pinhal, Araraquara, Jaboticabal, até Sant'Anna da Parnahyba com 30 ou 40 réis por arroba pelo maior desenvolvimento da linha.

Eis aqui o motivo de toda esta bulha !...

E' justamente para servir um pouco melhor os interesses do Coscuzeiro que se levanta esta questão,

Porém o interesse do Coscuseiro não é o interesse geral, e neste caso está até em opposição á elle.

Os reclamantes devem saber melhor do que ninguem qual a verdadeira producção daquelle bairro, porem a Companhia Paulista tambem sabe que na parte, que póde-se interessar nesta questão é muito inferir a 80,000 arrobas, talvez menos de 30,000.

Que fossem porém 300,000 arrobas.

Não podiam ellas predominar contra o interesse geral do traçado, nem tão pouco contra os tres municipios de Brotas, Dous corregos e Jahú.

Não sei por que razão os traçados inculcados atravessando *campos totalmente descobertos,* poderiam servir á lavoura do Coscuseiro, e o nosso, pelo facto de passar por *campo raso*, não póde aproveitar a uma parte importante do municipio de S. Carlos (bairro do Jacaré, Pinhal e Feijão) e aos de Brotas, Dous Corregos e Jahú, approximando-se mais a elles, quer para receber sua producção por meio dos caminhos ordinarios, quer por meio de uma ramifiçação futura.

O que é verdade é que sob este ponto de vista é completamente indifferente que a estrada de ferro passe por *campo razo* ou por campo descoberto, ou por mattos: e o que importa é que tenha uma directriz tal que lhe permitta receber ou entregar em suas estações a maior somma de mercadorias.

Com o traçado da Companhia a lavoura do Cuscuzeiro ficará servida pela estação do Morro Pellado, a tres leguas de distancia ; ao passo que pelos traçados in-

culcados, poderia ter uma estação do Feijão, a duas leguas de distancia, lucrando uma legua de transporte por caminho ordinario, mas onerando-se com o excesso de frete da estação do Feijão sobre a do Morro Pellado.

Os traçados inculcados não podiam pois dar muito mais vantagem á lavoura do Coscuseiro, ao passo que a estação do Morro Pellado offerecerá grande vantagem sobre a do Rio Claro, porque a distancia do Coscuseiro ao Morro Pellado é de tres leguas por bons caminhos (campos), e para o Rio Claro é de seis leguas por caminhos pessimos, muitas vezes intransitaveis por causa da natureza do terreno.

Seria pois um grande erro que, para poupar mais uma legua de bom caminho á lavoura do Cuscuseiro, se levasse a estrada de ferro por um terreno improprio, afastando-a de sua directriz natural e da villa de Brotas, que fica a seis leguas do Morro Pellado.

E' verdade que por tal modo se removia a linha ferrea de junto da fazenda do sr. Barão do Pinhal; mas o caracter elevado e patriotico de S. Ex., e o interesse que tem mostrado pela estrada de ferro de S. Carlos do Pinhal não permittem suppor que seja isto um dos moveis da questão.

Pelos traçados inculcados é que a producção de S. Carlos, Araraquara, Jaboticabal, etc., ficará onerada, porque de um lado não ha tal augmento de distancia no nosso traçado, e de outro lado não é só a distancia que determina as tarifas e sim muitos outros elementos importantes, e que militam em nosso favor, como sejam a maior densidade de trafego, o menor capital de estabelecimento, e maior barateza de custeio.

*
* *

Concluindo os reclamantes pedem a V. Ex :

1.º Que não seja approvado o traçado projectado pela Companhia Paulista do Rio Claro a S. Carlos do Pinhal sem que antes seja examinado por um engenheiro de confiança de S. Ex.

Cabe me informar a V. Ex. que temos procurado conseguir o traçado melhor possivel, tendo em vista o maior interesse da Companhia, que é identico à maior somma de interesse publico, e não tenho poupado para isso esforços nem trabalhos. Não ha muitas linhas que tenhão sido tão minuciosamente exploradas como esta.

E é muito natural que o governo, tendo de dar sua approvaçao, mande examinal-a primeiro por um engenheiro de sua confiança.

Julgo por tanto que a companhia nada tem a temer nem a oppôr quanto a este pedido.

*
* *

2.º Que egualmente seja estudado o traçado, que ora se offerece, a partir do Morro Pellado com o seu objectivo no Matto da Laranja Azeda, passsando pelas cabeceiras das Cobras, ou do Lageadinho (dous traçados) propondo se os reclamantes a levantar a respectiva planta.

Tambem a respeito deste pedido a Companhia Paulista nada tem a oppôr, desde que não se comprometta de qualquer fórma em relação a taes estudos, e desde que não se prejudique o andamento do serviço principalmente na parte anterior.

E, se pelos novos estudos provarem que estamos em erro, muito estimaremos que de tal sorte possa elle ser evitado.

Tem, porém, aqui, cabimento uma observação.

A Companhia pelo contracto é obrigada a não apresentar curvas de raio inferior a 250 metros ; mas por sua parte não tem obrigação alguma de acceitar tal limite de curvatura, na secção entre Rio Claro e S, Carlos.

Em rigor os nossos estudos deviam cingir-se ao limite inferior dos raios de curvatura, que apresentámos nessa parte do nosso traçado, isto é grandes raios ; mas pelo menos deve exigir-se 300 metros de raio no miaimo, sendo inacceitavel qualquer curva mais apertada, por ser impropria à circulação do material rodante da Companhia, adaptado ao minimo raio de curvatura de 300 metros, em toda a linha desde Jundiahy.

* * *

3.° Finalmente pedem os reclamantes que seja considerada como 1.ª secção, não só para os actos de approvação como de construcção, toda a linha intermediaria entre Rio Claro e S. Carlos do Pinhal.

Em relação a este pedido só temos a observar que encerra elle uma tentativa de manifesta infracção da nltima parte da clausula 12.ª do contracto, a qual declara que o projecto ou secção de S. João do Rio Claro a S. Carlos do Pinhal poderá ser apresentado completo ou por secções de 15 kilometros de extensão, como nos contractos anteriores.

Não é de esperar da illustração de V. Ex. seme-

lhante acto. Constitue elle uma violencia contra o estipulado.

Ha a ponderar porem ainda o seguinte :

Ha um inconveniente de ordem publica no retardamento e embaraço de um melhoramento tão importante para a provincia, como é o do prolongamento da estrada de que se trata.

Demais os estudos feitos mostram que é na parte que fica entre o Rio Claro e o Morro Pellado que existem os maiores trabalhos de construcção e disto resulta a necessidade de encetar desde logo os ditos trabalhos, ficando durante a construcção tempo de sobra para procederem aos novos estudos na parte seguinte, se tiverem elles de ser praticados.

Para se levarem a effeito taes estudos não ha necessidade alguma de retardar o andamento da parte anterior, e nesta pretenção só transparece o intento certo de promover embaraços á Companhia com intento de faze-la servir a interesses particulares contra que V. Ex. se deve acautelar.

Deus guarde a V. Ex.

Illm. e Exm. Sr. Dr. Laurindo Abelardo de Brito, Digno Presidente da Provincia de S. Paulo.

Dr. Clemente Falcão de Souza Filho,
Presidente da Directoria da Companhia Paulista.

ANNEXO N.º 8

Officio do Presidente da Provincia addiando approvação de plantas

40

Cópia

4.ª SECÇÃO

Palacio do Governo da Provincia de
S. Paulo em 14 de Janeiro de 1880.

Illmo. Sr.

Em resposta ao officio de V. S. com que submetteu a minha approvação a planta e perfil de parte da secção para prolongamento da linha ferrea

entre Rio Claro e S. Carlos do Pinhal, declaro a V. S. que não posso approval-os por carecer de informações que me habilitem a formar juizo ácerca do prolongamento da linha até S. Carlos do Pinhal na parte de que não tenho ainda planta e perfil.

O Visconde de Rio Claro e Barão do Pinhal, que haviam pedido privilegio para o prolongamento da linha do Rio Claro a Araraquara passando por S. Carlos do Pinhal pelo traçado Pimenta Bueno, e foram preteridos pela Companhia Paulista, que o conseguiu para o mesmo prolongamento com permissão de passar pelo Morro Pellado e *obrigação expressa de afastar-se*, na secção entre Rio Claro e S. Carlos, o menos possivel do dito traçado, representaram ao Governo protestando contra o traçado da Companhia entre Morro Pellado e S. Carlos com o fundamento de afastar-se do traçado Pimenta Bueno muito mais do que o exigem os accidentes do terreno e portanto com insustentavel violação da clausula 1.ª do contracto de 7 de Julho do anno passado.

E' certo que a parte do traçado que respeita ao percurso entre Rio Claro e Morro Pellado póde não offerecer duvidas, mas tratando-se de um prolongamento que deve ter por directriz geral o traçado Pimenta Bueno, póde a approvação da planta e perfil daquella parte importar embaraços que cumpre desde logo evitar, e foi por isso que nas clausulas 11 e 12 do contracto se estipulou que o Governo teria de decidir em relação a planta e perfil da secção entre Rio Claro e S. Carlos, e mesmo quando

essa secção podesse ser subdividida o seria em porções de 15 kilometros e não de 24 como a de Rio Claro ao Morro Pellado.

Para formar juizo seguro sobre o assumpto e reconhecer-se o traçado da Companhia se afasta o menos possivel de sua directriz convencional, como foi expressamente ostipulado, encarrego nesta data ao engenheiro Eusebio Stveaux e seu ajudante de fazer com urgencia todos os estudos e trabalhos nacessarios ao mencionado fim e me será agradavel verificar que a Companhia traça sua linha de prolongamento sem desviar-se das obrigações que contrahiu pelo contracto.

Declaro igualmente a V. S. que o engenheiro do Governo tem ordem para fazer-se acompanhar de qualquer profissional que por parte da Companhia Paulista se apresente para ajudal-o no desempenho de sua commissão.

Deus guarde a V. S.

Laurindo Abelardo de Brito.

Sr. Presidente da Directoria da Companhia Paulista.

ANNEXO N.º 9

Officio da Directoria representándo contra o addiamento da approvação de plantas

COMPANHIA PAULISTA

Escriptorio Central, S, Paulo, em 20
de Janeiro de 1880.

Illmo. e Exm. Snr.

A Directoria da Companhia Paulista, em sessão de 17 do corrente, tomou conhecimento do officio de V. Ex. de 14, e resolveu que se respondesse o seguinte :

Não está de accordo com o contracto a deliberação tomada por V. Ex. de não approvar as plantas exhibidas de S. João do Rio Claro até o Morro Pellado pela razão invocada de carecer V. Ex. de informações em que basêe

juizo acerca do prolongamento do Morro Pellado á S. Carlos do Pinhal, de que ainda não tem plantas.

A clausula 12 do contracto de 7 de Junho de 1879 diz que o projecto da secção de S. João do Rio Claro á S. Carlos do Pinhal poderá ser apresentado completo *ou por secções de 15 kilometros de extensão.*

E' evidente que nesta subdivisão se quiz marcar o minimo da extensão que deveria ser apresentado ao governo.

Não póde a secçao ter *menos* de 15 kilomotros : poderá porém ter *mais*, como aquella que vae de S. João do Rio Claro aa Morro Pellado.

Mas, ainda quando quizesse V. Ex. ater-se a uma interpretação litteral, e não a racional do contracto, o mais que poderta pretender seria approvar a 1.ª secção de 15 kilometros e mandar completar a 2.ª com o mesmo numero.

Isto quanto a lei do contracto.

Mas, razões de outra ordem ainda actuam contra a deliberação de V. Ex.

Qualquer que seja o valor da questão levantada á respeito do traçado entre o Morro Pellado e S. Carlos, ella não póde Influir sobre a direcção entre S. João do Rio Claro e Morro Pellado, que não soffre impugnação de pessoa alguma.

As conveniencias publicas pois e as conveniencias particulares da Companhia, reclamam que não se embarace a construcção de uma secção de estrada livre de duvidas, pela razão de que a secção seguinte tem excitado reclamações.

Não é preciso mencionar quaes são essas conveniencias publicas, que V. Ex. bem sabe aquilatar.

As conveniencias particulares da Companhia são porém aqui de dizer se.

A parte pezada de construcção na estrada de S. João do Rio Claro á S. Carlos do Pinhal fica justamente na sessão de S. João do Rio Claro ao Morro Pellado.

Levantada pois a planta dessa secção, e locada a linha, como se acha é de toda a conveniencia começar obras para vencer de prompto as difficuldades, que, removidas, deixam-nos a linha aberta, com serviço facil até S. Carlos.

Obstada porém a construcção até que se resolva sobre a pendencia levantada, tem-se adiante de nós um grande tempo perdido.

E nesse tempo o que faz a Companhia com a turma de seu pessoal technico encarregado dessa secção ?!...

Despede-o para depois reorganisar pessoal ?!...

Conserva o pagando-lhe ordenados e tendo inactivo por tempo consideravel ? !...

E' de ponderar-se tudo isto, porque é preciso que V. Ex. considere que a commissão, nomeada para dar parecer sobre a questão levantada, ou vae fazer um serviço consciencioso produzindo planta, perfil, succões transversaes, orçamento. e isso tudo depende de serios estudos e de tempo consideravel ; ou vae fazer um exame ligeiro do terreno, um reconhecimento superficial que nem póde fornecer á V. Ex. elementos para resolver, nem póde inspirar á Companhia confiança para acceitar a variante de direcção, que se lhe propõe, e que venha assim tão mal estudada.

A Directoria julga pois de seu dever pedir a V. Ex. reconsideração da materia ante estas allegações, que julga procedentes, e que precisa fazer constar ao juizo de V. Ex.

Quanto a ultima parte do officio de V. Ex , em que declara que o engenheiro do governo tem ordem para fazer-se acompanhar de qualquer profissional, que por parte da Companhia Paulista se lhe apresente para ajudal o no desempenho de sua commissã , a Directoria vem scientificar a V. Ex. que para a Companhia a questão do traçado está exhuberantemente estudada.

Póde-se assegurar a V. Ex. que em uma existencia de mais de uma dezena de annos, em que por tantas vezes tem a Companhia offerecido ao governo plantas e dezenhos para approvação, nunca teve ella trabalhos mais completos nem estuhos mais variados e repetidos sobre o local.

O terreno ficou todo cortado de estudos e variantes : as primeiras tentativas do nosso engenheiro, no sentido de procurar a linha recta entre Morro Pellado e S. Carlos, produziram uma linha, que teve de ser abandonada pela sua impraticabilidade.

Já vê V. Ex. que a Companhia não tem necessidade de ir fazer novos estudos e repizar terrenos já por ella explorados e conhecidos como não sendo os viaveis.

Não manda pois a Directoria acompanhar o engenheiro do governo por engenheiro seu—salvo se V. Ex. ou o engenheiro da commissão, reclamarem um auxiliar da Companhia, hypothese em que com toda a sotisfação será elle ministrado.

Aproveito a opportunidade para render a V. Ex. meus protestos de consideração e estima.

Deus guarde a V. Ex.

Illm. e Exm. Sr. Dr. Laurindo Abelardo de Brito Muito Digno Presidente desta Provincia.

Dr. Clemente Falcão de Souza Filho,
Presidente da Directoria.

S. Paulo : 1880 : Typ. do «Correio Paulistano»